Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3009

14. 11. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainder Steenblock, Andrea Fischer (Berlin) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN — Drucksache 13/2290 —

Ausgleichsmaßnahmen für Behinderte für erhöhte Mobilitätskosten

Schwerbehinderte sind nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz unter bestimmten Bedingungen von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, und sie erhalten – teilweise wahlweise, teilweise zusätzlich – Fahrgeldzuschüsse für den öffentlichen Verkehr oder/und für Fahrdienste und Taxibenutzung. Im Fall einer Erhöhung der Mineralölsteuer und/oder einer Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer dürfte eine Aufstockung dieser Leistungen geboten sein. Entscheidungsgrundlage sollten das Mobilitätsverhalten der Schwerbehinderten und eine Bestandsaufnahme und Auswertung der bislang Anspruchsberechtigten und der Förderbeträge sein.

1. a) Wie viele Schwerbehinderte sind jeweils aufgrund welcher Kriterien berechtigt, die Befreiung bzw. Ermäßigung von der Kraftfahrzeugsteuer oder von Kosten für Fahrten im öffentlichen Verkehr in Anspruch zu nehmen?

Schwerbehinderte, die blind, hilflos oder außergewöhnlich gehbehindert sind, erhalten für ein von ihnen gehaltenes Kraftfahrzeug eine Kraftfahrzeugsteuerbefreiung. Im Schwerbehindertenausweis müssen die Merkzeichen „H", „BL" oder „aG" eingetragen sein. Außerdem sind Schwerkriegsbeschädigte, die diese Merkzeichen nicht erhalten, unter bestimmten Voraussetzungen für ein Kraftfahrzeug von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Die Befreiung kann auch dann in Anspruch genommen werden, wenn die Freifahrt im öffentlichen Nahverkehr genutzt wird.

Zum 31. Dezember 1994 gab es 1 575 682 Berechtigte.

Schwerbehinderte, die infolge ihrer Behinderung im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt sind (Merkzeichen „G" mit orange-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 8. November 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

farbenem Aufdruck), und Gehörlose (nur orangefarbener Aufdruck) können sich wahlweise für die „Freifahrt" im öffentlichen Nahverkehr entscheiden oder für die Ermäßigung der Kraftfahrzeugsteuer um 50 v. H.

Zum 31. Dezember 1994 gab es 3 405 305 Berechtigte.

b) Mit welchen Begründungen werden die Mobilitätshilfen bestimmten Gruppen von Schwerbehinderten gewährt und anderen nicht?

Bis zum 31. März 1984 waren Behinderte, die infolge einer nicht nur vorübergehenden Behinderung in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt waren, von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Personen, deren Erwerbsfähigkeit um mindestens 80 v. H. gemindert war, galten ohne weiteren Nachweis als erheblich beeinträchtigt. Die Anzahl der Personen, die diese Vergünstigung in Anspruch nahmen, war seit 1979 um fast 50 v. H. gestiegen. Diese Entwicklung war insbesondere auf die Erweiterung der Begünstigungsvorschriften durch das Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 22. Dezember 1978 zurückzuführen. Bis zum Inkrafttreten dieser Regelung konnte Kriegsbehinderten mit einer um weniger als 50 v. H. geminderten Erwerbsfähigkeit und Zivilbehinderten ein Erlaß der Kraftfahrzeugsteuer nur dann ganz oder teilweise gewährt werden, wenn diese Personen auf die Benutzung eines Personenkraftfahrzeugs infolge ihrer Körperbehinderung nicht nur vorübergehend angewiesen waren. Hierbei waren außerdem die wirtschaftlichen Verhältnisse der Behinderten zu berücksichtigen. Der Wegfall dieser Voraussetzungen hat zu einer Ausuferung geführt, die eine Einschränkung der Begünstigungsvorschriften erforderlich machte.

Aus vergleichbaren Gründen wurde durch das Haushaltsbegleitgesetz 1984 auch die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im öffentlichen Personenverkehr eingeschränkt.

2. a) Wie viele Schwerbehinderte machen von der Möglichkeit Gebrauch, ein kraftfahrzeugsteuerbefreites Kraftfahrzeug zu halten?

Zum Stichtag 1. Oktober 1994 waren rund 305 000 Kraftfahrzeuge wegen der Schwerbehinderung ihrer Halter von der Kraftfahrzeugsteuer befreit.

b) Wie viele Schwerbehinderte haben eine Wahlmöglichkeit zwischen einer Ermäßigung bei der Kraftfahrzeugsteuer und bei Kosten für Fahrten im öffentlichen Verkehr?

Die Wahlmöglichkeit zwischen einer Ermäßigung bei der Kraftfahrzeugsteuer und der Inanspruchnahme der unentgeltlichen

Beförderung im öffentlichen Personennahverkehr hatten zum 31. Dezember 1994 insgesamt 3 405 305 Personen.

c) Wie viele Schwerbehinderte aus der Gruppe mit Wahlmöglichkeit wählen eine Kraftfahrzeugsteuerbefreiung bzw. -ermäßigung?

Zum Stichtag 1. Oktober 1994 wurde für rund 680 000 Kraftfahrzeuge eine Kraftfahrzeugsteuerermäßigung aufgrund der Schwerbehinderung der Halter in Anspruch genommen.

3. a) Wie viele erwerbstätige Schwerbehinderte gibt es?

Nach den statistischen Erhebungen der Bundesanstalt für Arbeit standen im Oktober 1993 insgesamt 1 133 076 Schwerbehinderte (und Gleichgestellte) im Arbeitsleben.

b) Welche Verkehrsmittel wählen diese für die Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort?

Aus einer 1991 durchgeführten Befragung der Technischen Universität Dresden in vier Städten der neuen Bundesländer und einer Zusatzbefragung im „System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV-Plus 1991)" mit Grundgesamtheiten von 95 bzw. 663 Personen ergeben sich gebietsbezogene Anhaltspunkte für das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelbenutzungsstruktur von älteren und behinderten Personen. Danach unterscheidet sich die Jahresfahrleistung der Pkw bei Nichtbehinderten, Gehbehinderten und Rollstuhlfahrern nur geringfügig; lediglich bei Sehgeschädigten und Rentnern ist eine wesentlich geringere Jahresfahrleistung der Pkw zu verzeichnen.

Die Erkenntnisse lassen sich aber nicht auf die gesamte Bundesrepublik Deutschland übertragen. Eine differenzierte Untersuchung zur Situation älterer, behinderter und mobilitätseingeschränkter Personen im Verkehr als Teil einer Gesamterhebung wird befürwortet. Die Bundesregierung verfügt über keine Erkenntnisse, die differenziertere Antworten zu den Fragen ermöglichen.

c) Wie viele erwerbstätige Schwerbehinderte halten ein kraftfahrzeugsteuerbefreites Kraftfahrzeug?

Vergleiche Antwort auf Frage 3 b).

d) Welche besonderen Regelungen gelten für Schwerbehinderte hinsichtlich der Absetzbarkeit der Fahrtkosten zwischen Wohn- und Arbeitsort?

Behinderte, deren Grad der Behinderung mindestens 70 beträgt, und Behinderte, deren Grad der Behinderung weniger als 70, aber mindestens 50 beträgt und die in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt sind, können für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit dem eigenen Kraftfahrzeug ihre tatsächlichen Aufwendungen als Werbungskosten geltend machen. Verzichten sie auf den Einzelnachweis der Aufwendungen, können sie die Aufwendungen mit 0,52 DM je gefahrenen Kilometer ansetzen.

4. Wie ist das Mobilitätsverhalten der Schwerbehinderten, ggf. differenziert nach Art der Behinderung?

   Wie viele Kilometer werden insbesondere mit einem eigenen Kraftfahrzeug und im öffentlichen Verkehr zurückgelegt?

Der Gesetzgeber ist bei Schaffung der „Unentgeltlichen Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personennahverkehr" im Grundsatz davon ausgegangen, daß der einzelne Schwerbehinderte, der infolge seiner Behinderung in der Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt und in der Lage ist, die Verkehrsmittel im Nahverkehr zu benutzen, diese im allgemeinen häufiger in Anspruch nehmen wird als ein Nichtbehinderter.

Unterlagen über die im einzelnen zurückgelegten Kilometer liegen der Bundesregierung nicht vor.

5. Wie hoch sind die Steuermindereinnahmen im Rahmen der Kraftfahrzeugsteuer durch die Befreiung bzw. Ermäßigung für Schwerbehinderte?

Die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung bzw. -ermäßigung dürfte im Jahr 1994 zu Kraftfahrzeugsteuermindereinnahmen in der Größenordnung von rund 210 Mio. DM geführt haben.

6. Wie hoch sind die Fahrgeldausfälle im öffentlichen Verkehr (Nah- und Fernverkehr) durch die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter?

Bund und Länder erstatteten im Jahr 1994 den berechtigten Unternehmen für die Fahrgeldausfälle im Nah- und Fernverkehr insgesamt 955,4 Mio. DM.

7. a) Auf welche Weise können im Fall einer Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer den bislang von Befreiung bzw. Ermäßigung begünstigten Schwerbehinderten Ausgleichszahlungen gewährt werden?

Die Bundesregierung beabsichtigt derzeit nicht, die Kraftfahrzeugsteuer abzuschaffen. Detaillierte Untersuchungen über etwaige Ausgleichsmaßnahmen für derzeit bei der Kraftfahrzeug-

steuer begünstigte Schwerbehinderte wurden deshalb noch nicht durchgeführt.

b) Bei welchen staatlichen Stellen wird das individuelle Mobilitätsverhalten der Schwerbehinderten in welcher Form erfaßt?

Ist es praktikabel, eine individuell differenzierende „Mobilitätshilfe" auszuzahlen?

Das individuelle Mobilitätsverhalten der Schwerbehinderten wird von staatlichen Stellen nicht erfaßt.

Wollte man eine „individuell differenzierende Mobilitätshilfe" auszahlen, also hinsichtlich der Bezahlung von öffentlichen Verkehrsleistungen die Schwerbehinderten mit allen anderen Verkehrsmittelnutzern gleichstellen, erforderte dies eine weitreichende Umstellung der differenzierten Anspruchsgrundlagen.

8. a) Welche weiteren staatlich (oder durch Kirchen u. a. m.) unterstützte Fortbewegungsmöglichkeiten gibt es für Schwerbehinderte?

b) Gibt es Behindertenfahrdienste?

Wenn ja, wer zahlt diese?

Erhalten Behinderte Zuschüsse bei Inanspruchnahme solcher Fahrdienste?

Welche Mittel werden dafür ggf. von welchen Stellen zur Verfügung gestellt?

c) Werden „normale" Taxifahrten für Schwerbehinderte finanziell unterstützt?

Wenn ja, unter welchen Voraussetzungen erhalten Schwerbehinderte eine solche Unterstützung, und wie ist das Abrechnungsverfahren ausgestaltet?

Unter den Voraussetzungen des § 9 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung über Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation können Zuschüsse für die Beförderung eines Behinderten zu seiner Arbeits- oder Ausbildungsstätte geleistet werden, wobei je nach Lage des Einzelfalls sowohl ein Transport mittels eines besonderen Beförderungsdienstes für Behinderte als auch die Inanspruchnahme eines „normalen Taxis" in Betracht kommen kann. Kostenträger sind die Rehabilitationsträger (insbesondere die Bundesanstalt für Arbeit und die Rentenversicherungsträger) sowie die Hauptfürsorgestellen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeit; die betroffenen Behinderten leisten einen angemessenen Eigenanteil im Rahmen dessen, was sie als Halter eines Kraftfahrzeugs für berufsbezogene Fahrten selbst aufzuwenden hätten.

Ansonsten übernimmt der Sozialhilfeträger im Rahmen der Eingliederungshilfe für Behinderte nach dem Bundessozialhilfegesetz (BSHG) im Einzelfall für wesentlich Behinderte Kosten für Fahrten mit einem Fahrdienst oder mit dem Taxi, wenn dies zur Teilnahme am Leben in der Gemeinschaft oder zur Ausübung eines angemessenen Berufs oder einer Tätigkeit erforderlich ist. Es müssen daneben die einkommens- und vermögensmäßigen Voraussetzungen erfüllt sein.

Zum Teil werden von den Kommunen außerhalb der Leistungen nach dem BSHG kommunale Fahrdienste für Behinderte bereitgehalten. Soweit hierfür vom Behinderten kein Kostenbeitrag gefordert wird, der dann im Rahmen der Eingliederungshilfe für Behinderte von der Sozialhilfe übernommen werden könnte, werden diese Dienste aus dem kommunalen Haushalt finanziert.

Die gesetzliche Krankenversicherung übernimmt Kosten für Fahrten und Krankentransporte, wenn sie im Zusammenhang mit einer Leistung der Krankenkasse notwendig sind. Welches Fahrzeug benutzt werden kann, richtet sich nach der medizinischen Notwendigkeit im Einzelfall. Behindertenfahrten sind dabei nicht grundsätzlich als Krankentransporte zu werten. Ein Krankentransport im Sinne des Fünften Buches des Sozialgesetzbuchs (SGB V) liegt nur dann vor, wenn der Versicherte aus medizinischer Sicht während der Fahrt einer medizinisch-fachlichen Betreuung oder der besonderen Einrichtung eines Krankenkraftwagens (z. B. Sauerstoffgerät, Infusionsgerät) bedarf. Dies ist nur dann der Fall, wenn der Versicherte während der Fahrt insbesondere durch einen Arzt oder eine im Krankentransport oder Rettungsdienst ausgebildete andere Person, wie beispielsweise einen Krankenpfleger oder Rettungssanitäter, betreut werden muß.

Kein Krankentransport im Sinne der gesetzlichen Krankenversicherung liegt dagegen vor, wenn zwar ein Krankenkraftwagen oder ein behindertengerechtes Fahrzeug benutzt wird, die beförderte Person aber weder einer medizinisch-fachlichen Betreuung noch der besonderen Einrichtung des Krankenkraftwagens bedarf und dies auch nicht aufgrund ihres Zustandes zu erwarten ist. Auch die Inanspruchnahme des Krankenkraftwagens führt erst dann zu einer Leistungspflicht der Krankenkassen, wenn die genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Liegen die entsprechenden Voraussetzungen vor, übernimmt die Krankenkasse die Fahrtkosten in Höhe des 20 DM je Fahrt übersteigenden Betrages

1. bei Leistungen, die stationär erbracht werden,
2. bei Rettungsfahrten zum Krankenhaus, wenn eine stationäre Behandlung nicht erforderlich ist,
3. bei anderen Fahrten von Versicherten, die während der Fahrt einer fachlichen Betreuung oder der besonderen Einrichtungen eines Krankenkraftwagens bedürfen oder bei denen dies aufgrund ihres Zustandes zu erwarten ist (Krankentransport),
4. bei Fahrten von Versicherten zu einer ambulanten Krankenbehandlung, wenn dadurch eine an sich nötige stationäre oder teilstationäre Krankenhausbehandlung vermieden oder verkürzt wird.

Der 20 DM je einfache Fahrt übersteigende Eigenanteil kann von der Krankenkasse übernommen werden, wenn der Versicherte dadurch unzumutbar belastet würde.

Welches Verkehrsmittel benutzt werden kann, richtet sich danach, was der Arzt im Einzelfall für medizinisch notwendig hält. Bei Benutzung eines Taxis oder Mietwagens werden von der gesetzlichen Krankenversicherung als Fahrtkosten die Beträge anerkannt, die zwischen den Krankenkassen oder ihren Verbänden

und den für Rettungsdienste und Krankentransporte geeigneten Einrichtungen oder Unternehmen vertraglich vereinbart sind.

Bei geh- und stehbehinderten Steuerpflichtigen (Grad der Behinderung von mindestens 80 oder Grad der Behinderung von mindestens 70 und Merkzeichen „G") sind Aufwendungen für durch die Behinderung veranlaßte unvermeidbare Fahrten bei der Einkommensbesteuerung als außergewöhnliche Belastung anzuerkennen, soweit sie nachgewiesen oder glaubhaft gemacht worden und angemessen sind. Aus Vereinfachungsgründen kann im allgemeinen ein Aufwand für Fahrten bis zu 3 000 km im Jahr als angemessen angesehen werden.

Bei Behinderten, die außergewöhnlich gehbehindert sind (Merkzeichen „aG"), sind in den Grenzen der Angemessenheit neben dem Behinderten-Pauschbetrag nach § 33b Abs. 3 des Einkommensteuergesetzes dem Grund nach alle Kraftfahrzeugkosten, soweit sie nicht Betriebsausgaben, Werbungskosten oder Sonderausgaben sind, als außergewöhnliche Belastungen anzuerkennen; also nicht nur die unvermeidbaren Kosten zur Erledigung privater Angelegenheiten, sondern in angemessenem Rahmen auch die Kosten für Erholungs-, Freizeit- und Besuchsfahrten einschließlich etwaiger Unfallkosten. Sie werden mit höchstens 0,52 DM/km pauschal anerkannt. Eine Fahrleistung von mehr als 15 000 km im Jahr liegt in aller Regel nicht mehr im Rahmen des Angemessenen.

Diese Pauschsätze entsprechen der Wegstreckenentschädigung, die im öffentlichen Dienst für Dienstfahrten mit privateigenem Kfz gezahlt wird. Aufwendungen von 0,52 DM pro Kilometer reichen zur Unterhaltung eines – auch behindertengerechten – Mittelklassewagens aus. Soweit behindertengerechte Umrüstungsmaßnahmen am Kfz vorgenommen werden, die keine Werterhöhung zur Folge haben, also für einen Nichtbehinderten wertlos sind, gehen diese nicht in die Kostenermittlungen ein und sind somit nicht in der Kilometer-Pauschale enthalten. Sie können neben den laufenden Fahrtkosten als außergewöhnliche Belastung geltend gemacht werden; natürlich nur, soweit sie den Behinderten tatsächlich belasten, also abzüglich einer eventuell gewährten Finanzierungshilfe.

Macht ein gehbehinderter oder außergewöhnlich gehbehinderter Steuerpflichtiger neben den Aufwendungen für Privatfahrten mit dem eigenen Pkw auch solche für andere Verkehrsmittel (z. B. Taxis) geltend, so ist die als angemessen anzusehende jährliche Fahrleistung von 3 000 km bzw. 15 000 km entsprechend zu kürzen (R 188 Abs. 4 der Einkommensteuerrichtlinien 1993).

9. a) Warum legt die Bundesregierung bislang keine Kraftfahrzeugsteuerstatistik vor, aus der auch die weiteren Befreiungen und Ermäßigungen innerhalb der Kraftfahrzeugsteuer hervorgehen?

Eine Kraftfahrzeugsteuerstatistik würde zu nicht durch den Zweck zu rechtfertigende Kosten bei den Finanzverwaltungen und bei den Statistischen Ämtern führen.

b) Plant die Bundesregierung, in Zukunft eine Kraftfahrzeugsteuerstatistik zu führen?

Nein.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333